

# Ticket Tax

als möglicher Beitrag  
zur Klimafinanzierung

Sabine Minninger

im Auftrag von  
Evangelischer Entwicklungsdienst (EED)  
- TOURISM WATCH -

# Klimawirkung von Flugverkehr



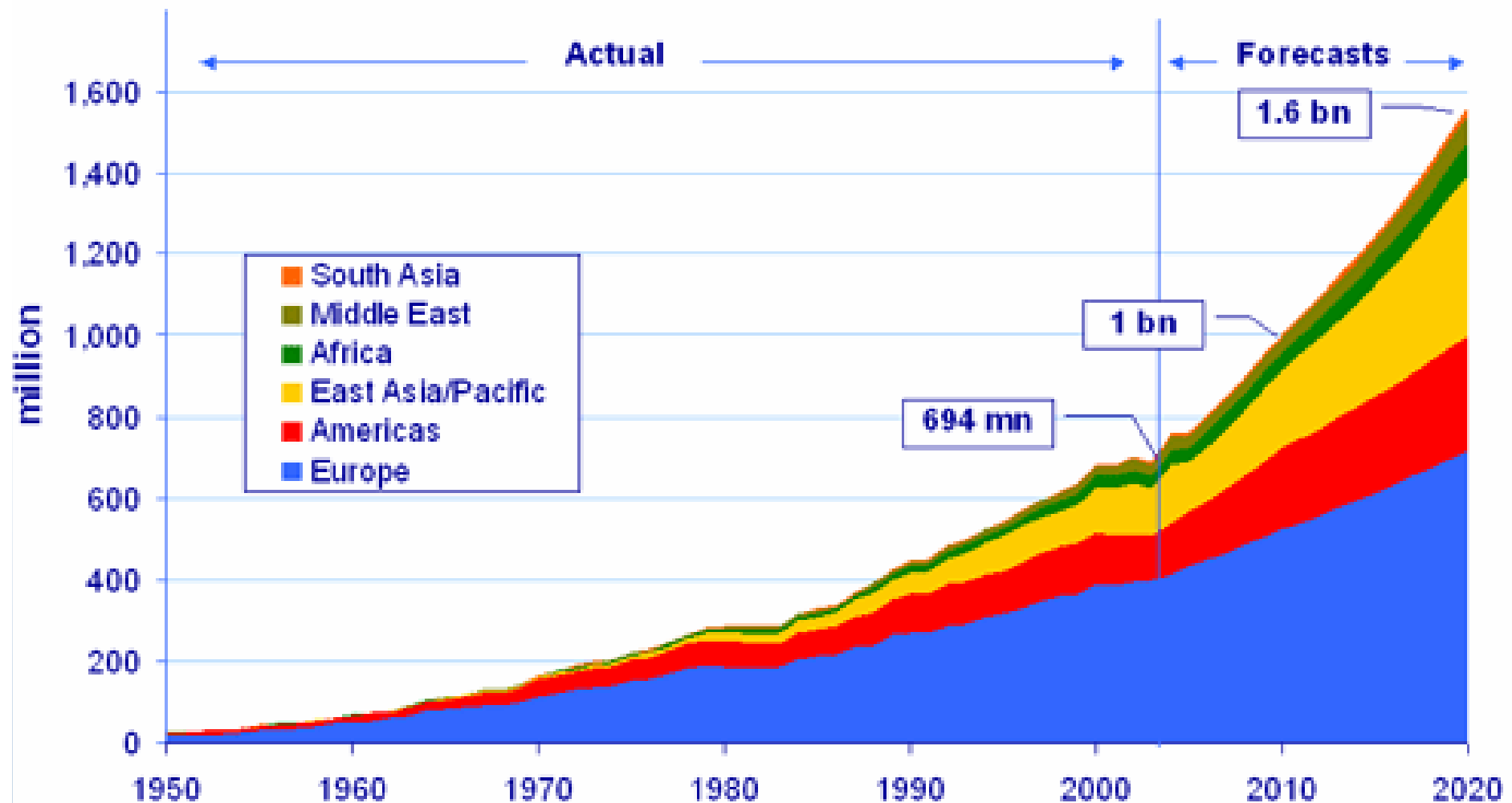
## **Fakten:**

- Verursacht über 730 Mt CO<sub>2</sub>-Emissionen per/a (weitere Effekte lassen Klimawirkung verdoppeln und mehr)
- Ø 4,9 % bis zu 14% Anteil an den globalen Emissionen – mehr als Frankreich oder Australien
- Klimawirkung ist 2-4mal höher

## **Klimaungerechtigkeit:**

- Nur 2 % der Weltbevölkerung nimmt aktiv/jährlich am Flugverkehr teil – überwiegend freizeitmotivierte Kurzstreckenflüge
- Massive Wachstumsraten: bei ungebrochenem Wachstum wird der Flugverkehr bis 2050 ca. 25% der globalen Emissionen ausmachen (business-as-usual)
- Massiver Ausbau von Flughäfen und Billigairlines
- Kommerzielle Nutzung von Agrokraftstoffen verschärft Probleme in armen Ländern (Ernährungssicherheit etc)

# UNWTO Vision: Tourismus 2020



„Much will eventually come from the private sector with its appetite for innovation“ UNWTO

- Reduktion → keine Änderungen im Reiseverhalten, steigende Anzahl an Flugpassagieren
- Anpassung → Tourismus passt sich verändertem Klima an
- Technologische Innovationen → wird nicht die Emissionen reduzieren. Wachstumsraten fressen CO<sub>2</sub>-Reduktion auf
- Klimagasausgleichszahlungen → weniger als 1% aller Flugreisenden bezahlen freiwillige CO<sub>2</sub>-Ausgleichsmaßnahmen wie Atmosfair

Fazit:

Beim freiwilligen Klimaschutz leidet die Industrie unter Magersucht.....

## UNFCCC – United Framework Convention on Climate Change



- Flug- und Schiffsemissionen (bunker emissions, 10% der globalen Emissionen) werden im Rahmen der UNFCCC verhandelt
- Bunkers unterliegen keinen Regulierungen
- Im Kyoto Protokoll 1997 wurde ICAO und IMO in Artikel 2.2. beauftragt, Instrumente für die Emissionsreduktion der bunkers zu entwickeln
- IMO und ICAO haben über 13 Jahre kläglich versagt
- Bunker-Arbeitsgruppe des Climate Action Network - aktive Lobbyarbeit, **um die bunkers in ein internationales bindendes Regelwerk zu bringen**
- **Weltklimaverhandlungen in Kopenhagen, COP 15, sind gescheitert → auch für die bunkers**

## EU ETS – Europäischer Emissionshandel

- Einbindung von Flugemissionen in den europäischen Emissionshandel
- Ab 2012 werden 85% der Verschmutzungsrechte kostenlos zugeteilt, nur 15% der CO<sub>2</sub>-Zertifikate über EU ETS
- Emissionsreduktion 2004-2006 um 3%, 2013-2020 um 5%.
- **Kritik: Statt 15% sollten 100% der Verschmutzungsrechte auktioniert werden – so kein effektiver Klimaschutz und Generierung von Mitteln für die Klimafinanzierung ↓**

## Bundesregierung Deutschland

- Besteuerung von Flugtickets zur Sanierung des Bundeshaushalts (Ø 14 EUR) soll 1 Mrd. EUR jährlich generieren
- Abbau klimaschädlicher Subventionen↑
- **Keine Taxierung von Kerosin↓**
- **Fraglich wo die „frischen Gelder“ eingesetzt werden ↓**

Ziel: Einbindung der Flugemissionen in ein international bindendes Regelwerk soll klimaschädliche Emissionen reduzieren und Gelder für die Klimafinanzierung generieren

- Emissionshandel: Cap and Trade, globales System unter UNFCCC oder ICAO. Anreiz, Emissionen zu reduzieren. Nur bei 100% Auktionierung ein Instrument zur Generierung von Adaptionsmitteln.
- Fuel Tax: Schwer international umzusetzen. Wenig Beachtung bisher. Hohe Lenkungswirkung.
- Ticket Levy/ Tax: Flugreisende zahlen eine Gebühr auf ihren Ticketpreis. Setzt keine Emissionsobergrenzen.
- Instrumentenmix – EU ETS plus Ticket Tax...

# Ticket Tax - IAPAL

---

- IAPAL – International Air Passenger Adaptation Levy
- Idee von IAPAL: Intervention der Malediven im Auftrag der LDCs beim UNFCCC, COP 14, Poznan
- Vorbild für IAPAL: French ‘solidarity’ levy (2006) zur Bekämpfung von HIV/AIDS.
- Anpassung ist Entwicklungsgrundlage für die ärmsten, besonders für die am stärksten vom Klimawandel betroffenen Länder und Menschen
- Momentane Anpassungsfinanzierung steht nicht im Verhältnis zu den geschätzten Mitteln, die Entwicklungsländer brauchen werden
- Bedarf nach konsistenten Maßnahmen, zusätzlich zu bestehenden Mitteln um den Adaptation Fund zu unterstützen
- Solidarität mit Opfern von Klimawandel durch Vermögen und Verantwortung gibt internationalen Flugreisenden die Möglichkeit einen Beitrag zu leisten ohne negative Nebenwirkungen zu verursachen

## International Air Passenger Adaptation Levy (IAPAL)

- Gebühr: \$6 für Economy-Ticket, \$62 für Premium-Ticket
- Generiert \$ 8-10 Mrd per/a
- Auswirkungen: Weniger als 1% auf Ticketpreis bei Langstreckenflug
- IAPAL ist so gering – hätte kaum Auswirkungen auf die Nachfrage (Tourismus, Güterexporte oder -importe)
- Hohe Effizienz beim Mitteleingang, fast 99%, kaum Verwaltungskosten.
- Meiste Flugreisende aus Industrieländern, respektiert CBDR

# Ticket Tax

---

## International Air Passenger Adaptation Levy (IAPAL)

Year	Revenue (billion US\$)		
	Economy class	Higher classes	Total
1	3.9	3.9	7.8
2	4.1	4.1	8.2
3	4.3	4.4	8.7
4	4.5	4.6	9.1
5	4.7	4.8	9.5
6	5.0	5.1	10.1

# Pro-Contra

---

- Fuel Tax: IATA schätzt, in 2010 werden 266 Mrd. Liter Kerosin verbraucht, Fuel Tax von 4 Cents/Liter – generiert etwas mehr als \$10 Mrd. aber verursacht höhere Verwaltungskosten, Gefahr von Leakage durch Tankering
- ETS – beste Option, Reduktion und Funding Instrument
- IAPAL - nur ein Funding Instrument, kein Emissions-Reduktionsinstrument – einfache Implementierung
- Mythos Tourismus in LDC – Levy oder Fuel Tax haben kaum Auswirkungen auf Einkommen aus dem Tourismus für arme Länder/ Bevölkerungsgruppen
- Levy auf Shipping würde Güterkosten unter 1% verteuern
- De Minimis Threshold - Option (Ausschluß oder Kompensation von LDCs oder SIDS)

# Existierende Ticket Tax

---

- IATA – weltweit 513 Ticket Taxes
- Lula-Group, 2004: Declaration on innovative sources of financing for development. Erstes Instrument: Solidaritätslevy auf Flugtickets zur Finanzierung der MDGs. Brasilien, Chile, Spanien, Algerien, Frankreich, GB, Deutschland.
- Europa: Tax auf internationale Flugtickets, Deutschland, GB, Irland, Frankreich
- UK – Existierende Air Passenger Duty (APD) seit 2006, Abgaben an Entwicklungshilfe
- Wegen Wettbewerbsverzerrung musste die Niederlande die Carbon Ticket Tax wieder fallen lassen.

# Empfehlung

---

## Um beiden Zielen gerecht zu werden

- Reduktion von Emissionen
- Generierung von Mitteln für die Klimafinanzierung
  - Globale Ticketgebühr, zusätzlich zu Emissionsreduzierenden Instrumenten
  - Preislich sollte die Klimawahrheit ausgesprochen werden (Emissionsberechnung nach Atmosfair, z.B. Frankfurt-New York return =96 EUR)
  - Vor allem die Kurzstreckenflüge müssen massiv teurer werden

# Empfehlung



- Unser besonderes Anliegen bei EED Tourism Watch**
- Tourismus ist kein Mittel der Armutsbekämpfung in LDCs, Tourismus muss fairer gestaltet werden, unter Berücksichtigung von höchsten Nachhaltigkeitsstandards, statt Flugemissionen von verbindlichen Regulierungen zu schonen.
  - Devisenabfluß stoppen, Beteiligung der lokalen Bevölkerung an Entscheidungsprozessen etc.

# Vielen Dank!

---

## Kontakt

Sabine Minninger

Klimawandel, Katastrophenvorsorge  
und Tourismus

Kontakt:

EED Tourism Watch  
Ulrich-von-Hassell-Str. 76  
53123 Bonn

Fon: +49 (0) 228 / 81 01 -23 02 - 23 03

Fax: +49 (0) 228 / 81 01 -150

E-Mail: [tourism-watch@eed.de](mailto:tourism-watch@eed.de)

Direktkontakt:

Email: [tourismclimate@googlemail.com](mailto:tourismclimate@googlemail.com)

Fon: +49 (0)30-288835683

